Aus der Neurologischen Klinik der Universität Tübingen
Direktor: Professor Dr. med. Johannes Hirschmann

Über die verkehrsmedizinisch-psychologischen Bedingungen der Rückfälligkeit bei Mehrfachtätern im Straßenverkehr

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Medizin
einer Hohen Medizinischen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen

vorgelegt von
Peter Romeis
aus Germersheim

1969

Aus der Neurologischen Klinik der Universität Tübingen
Direktor: Professor Dr. med. Johannes Hirschmann

Über die verkehrsmedizinisch-psychologischen Bedingungen der Rückfälligkeit bei Mehrfachtätern im Straßenverkehr

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Medizin
einer Hohen Medizinischen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen

vorgelegt von
Peter Romeis
aus Germersheim

1969

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Dekan: Professor Dr. J. Hirschmann

1. Berichterstatter: Professor Dr. Dr. K. Mayer
2. Berichterstatter: Professor Dr. J. Hirschmann

FOTODRUCK PRÄZIS Barbara v. Spangenberg KG · Tübingen

I N H A L T

		Seite
I.	Einleitung und Fragestellung	1
II.	Methode	8
III.	Ergebnisse	
	A. Gesamtgruppe der Mehrfachtäter	
	Persönlichkeitsstatistik	14
	Psychologische Untersuchung	21
	B. Untersuchung nach Deliktgruppen	31
	C. Weitere Untersuchungen zum "Alkoholtäter"	40
	D. Allgemeine Kriminalität und Verkehrsdeliktbelastung	43
IV.	Zusammenfassung	47
V.	Literatur	48

I. Einleitung und Fragestellung

1965 waren in der Bundesrepublik Deutschland bei 316 361 Verkehrsunfällen mit Personenschaden 15 753 Tote und 433 490 Verletzte zu beklagen. 1966 stieg die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden um rund 5,1 % auf 332 426. Die Zahl der Verkehrstoten erhöhte sich im gleichen Jahr um 7,1 % auf 456 582.

Wenn auch die auf die Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer oder der zugelassenen Kraftfahrzeuge bezogene Unfallzahl in den letzten 10 Jahren ständig zurückgegangen ist (WIESENACK, 1967), so spricht doch der Vergleich der Unfallzahlen von 1965 und 1966 für eine Zunahme des Verkehrsrisikos in diesem Zeitraum.

Den Unfallursachen geht "menschliches Versagen" mit eindrucksvoller Deutlichkeit voran. 1965 stellte die Polizei in 88 % aller Unfälle mit Personenschaden die Unfallursache bei Fahrzeugführern oder beteiligten Fußgängern fest. Nur in 2,2 % war die Beschaffenheit des Fahrzeugs ursächlich am Unfallgeschehen beteiligt.

Im Mittelpunkt der Unfallursachenforschung muß also der Mensch stehen. Als schwächstes Glied der Kausalkette ist er zugleich am schwersten bestimmbar und meßtechnisch kaum erfaßbar. Dabei gibt es einen kleinen Kreis von Kraftfahrern, die in ihrer Fahrpraxis an ungewöhnlich vielen Unfällen beteiligt sind oder Verkehrsdelikte begehen. Dementsprechend wird sich die Unfallursachenforschung mit der Gruppe von Verkehrsteilnehmern zu beschäftigen haben, die gehäuft im Verkehr aufgefallen ist. Nach einer Mitteilung des Präsidenten des Kraftfahrtbundesamtes enthielt im April 1966 das Verkehrszentralregister 2,4 Millionen eingetragene Verkehrsstraftäter, unter

ihnen rund 213 000, das sind 11,5 %, mit drei und mehr Eintragungen und unter diesen wiederum 12 000, das sind 0,5 % der Gesamtzahl, mit 7 und mehr Eintragungen (Abb. 1).

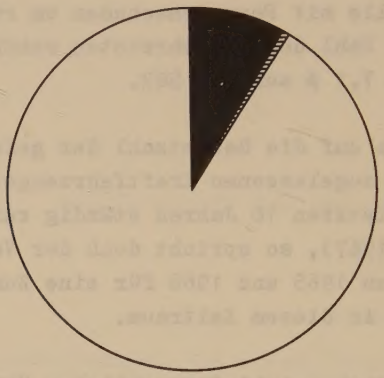


Abb. 1: Eintragungen ins Verkehrszentralregister im April 1966
weiß: gesamte Eintragungen
schwarz: mehr als 3 Eintragungen (11,5 %)
schraffiert: mehr als 7 Eintragungen (0,5 %)

Zu diesem Zeitpunkt waren immerhin noch 1970, das sind 16 % von rund 12 000 Verkehrsstraftätern,mit 7 und mehr Delikten im Besitz eines gültigen Führerscheins!

Diese Zahlen sind sicher interessant, kommen aber über eine Information bezüglich der Delikthäufigkeit insgesamt und der getroffenen Sicherheitsmaßnahmen nicht hinaus. Sie können nichts aussagen über die Deliktwiederholung beim Einzeltäter und über die dem Einzeldelikt und den wiederholten Delikten zugrundeliegenden menschlichen Verhaltens- und Reaktionsweisen mit all ihren Persönlichkeits- und Umweltbedingungen. Die Erfassung dieser Bedingungen ist aber Voraussetzung für die Bewertung eines so-

genannten Mehrfachtäters, für die begründete Vorhersage über sein zukünftiges Verkehrsverhalten, für die Empfehlung an die Verkehrsbehörden hinsichtlich der Belehrung, Schulung oder gar der Eliminierung aus dem Straßenverkehr.

Mit Mehrfachtätern im Straßenverkehr hat sich W. HASE (1965) beschäftigt. Gegenüber einer Vergleichsgruppe von 112 Personen, die über 200 000 km delikt- und unfallfrei gefahren waren, überprüfte er die Ergebnisse der medizinisch-psychologischen Diagnostik von 663 Probanden mit erhöhter Verkehrsauffälligkeit. Dabei ergab sich sowohl für eine kleine Zahl medizinischer Untersuchungsverfahren (Blutdruck, vegetative Labilität, Hell-Dunkelanpassung, Sehschärfe) als auch für eine große Zahl psychologischer Tests, daß Gruppen verschiedener Konflikthäufigkeit signifikant voneinander abweichende Testmerkmalsverteilungen aufweisen. Für einige Untersuchungen (Konzentrationsverlaufs-Test, Nachfahrgerät, Zulliger-Test, Tachistoskop) konnte sichergestellt werden, daß sie statistisch bedeutsame Gruppenunterschiede zwischen Probanden, die nur durch Rechtsverstöße auffällig geworden waren, und Unfällern zu erheben ermöglichen. Es ließ sich nachweisen, daß sich im allgemeinen die Testleistungen mit steigender Konflikthäufigkeit verschlechtern.

A. MÜLLER (1966) konnte an einem Untersuchungsmaterial des TÜV Freiburg bei Fahrlehreranwärtern, Tatauffälligen ohne Alkoholdelikt, Tatauffälligen mit Alkoholdelikt und Prüfungsversagern abnehmende Testergebnisse bei der Visualitätsprobe nach MUNSCH, beim verkehrsgebundenen tachistoskopischen Gruppenversuch und am Kieler Determinationsgerät nach MIERKE aufzeigen.

Signifikante Zusammenhänge einer Reihe von Eigenschaften (Intelligenz, Konzentrationsvermögen, Formerfassen, Erlebnisabhängigkeit, affektive Regulation) und einer erhöhten Konfliktbereitschaft im Straßenverkehr hat H. STREICH (1964, 1965) nachgewiesen. Nach diesen Untersuchungen zeichnet sich der Unfallauffällige als Typ des leistungsschwachen Versagers ab. Demgegenüber erinnert die Gruppe der "Nachlässigen", kenntlich an der langen "Straflatte", an den demonstrativen Verbraucher, ist intelligent und leistungsfähig, zeigt dabei Großzügigkeit und klischeehafte, manierierte Anpassungsfassade bei Vernachlässigung der Details. Ihm steht der nur Deliktauffällige nahe. Insgesamt wird erhöhte Konfliktbereitschaft angenommen bei Störung der Anpassungsfähigkeit und bei Störung der Anpassungsbereitschaft bei normaler Leistungsfähigkeit.

In anderen, größeren Untersuchungen wurde ein Einfluß der Intelligenz auf die Fahreignung nachgewiesen. Außenkriterium war zumeist der Unfall. Allein die Tatsache, daß nur bei größeren Untersuchungskollektiven deutliche Abhängigkeiten nachzuweisen waren, deutet darauf hin, daß der Zusammenhang im Einzelfall recht variabel zu sein scheint.

HAMPEL (1962) hat an 129 Führerscheininhabern und -bewerbern feststellen können, daß sogenannte Unfäller, als Gruppe gesehen, weniger intelligent sind als die Durchschnittspopulation, Alkoholdelinquenten ohne Unfall stimmen mit der Normalbevölkerung überein. Als Mindestforderung zum Führen von Fahrzeugen der Klassen 1 und 3 schlägt der Autor einen Intelligenzquotienten von 70 vor (bei Normwerten von 90 - 110). Zu ähnlichen Ergebnissen kommen COBB (1939) und HÄKKINEN

(1958). McFARLAND (1955) zog aus der Parallelität von Delikt- und Unfallhäufigkeit auf der einen und intellektueller Befähigung auf der anderen Seite den Schluß, daß zwar ein Mindestmaß an Intelligenz zum guten Fahren nötig sei, höhere Intelligenz allein aber nicht für die Fahrsicherheit genüge.

K. MAYER (1959, 1960, 1963) spricht nicht der Intelligenzhöhe, sondern der Intelligenzstruktur eine wesentliche Bedeutung für die Fahreignung zu. Kriterien der von ihm sogenannten praktischen Fahrintelligenz sind Denkart, gedankliche Auffassung und Durchdringung sowie assoziative Beweglichkeit.

Von MUNSCH (1967) wird auf die Bedeutung der Verkehrsreifung, die relativ unabhängig von der allgemeinen Lebensreife verlaufen soll, hingewiesen. An drei beim Erwerb des Führerscheins verschiedenen Lebensaltersgruppen hat er bei annähernd gleicher Fahrpraxis anhand eines "Auffälligkeitsindex" festgestellt, daß die Bewährung viel mehr mit dem Fahrpraxisalter als mit dem Lebensalter in Zusammenhang steht. ("Der Mensch fährt so wie seine Erfahrungen als Kraftfahrer geartet sind"). Damit stellt er sich in Widerspruch zu TILLMAN (1949), der das Verkehrsverhalten als Spiegel der Sozialhaltung allgemein mit dem Satz charakterisiert hat: They drive as they live.

SCHNEIDER (1966) machte an 710 Mehrfachtätern mit je 3 Delikten die Beobachtung, daß folgenlose Delikte mit Ausnahme der Alkoholdelikte ohne Unfall eine Tendenz zur Wiederholung zeigen. Besonders deutlich sei dies bei Verstößen gegen die Voraussetzungen zur Verkehrsteilnahme, bei Halte- und Parkdelikten, sowie bei Ge-

schwindigkeitsdelikten. Die deutliche Verminderung der Wiederholung von Delikten mit Unfallfolge beweise, daß auch bei Mehrfachtätern eine Lernfähigkeit vorhanden sein kann.

Auf die häufige Kombination von Verkehrsdelinquenz und allgemein-krimineller Straffälligkeit hat schon TILLMAN (1949) aufmerksam gemacht. Er verglich eine unfallfreie mit einer mit Unfällen belasteten Taxifahrergruppe und fand, daß bei der Unfallgruppe die Jugendkriminalität mit 51 % wesentlich über der der Vergleichsgruppe mit 5 % lag. Die Erwachsenenkriminalität verhält sich bei beiden Gruppen wie 34 : 1. Bei den Unfällern konnten Merkmale für Aggressivität, sexuelle Fehlanpassung und Neigung zu Trunksucht festgestellt werden.

MIDDENDORFF (1961) berichtet über Untersuchungen von LARSON aus dem Jahre 1956, der an jugendlichen Verkehrsdelinquenten mit gehäufter Verkehrsauffälligkeit eine steigende Tendenz zu kriminellen Delikten fand.

HEEGNER (1961) hat an 681 mehrfach allgemein-kriminell Vorbestraften sehr deutlich machen können, daß diese Gruppe in einem erhöhten Prozentsatz Unfälle verursacht und Ordnungswidrigkeiten begeht. Polytrope Straftäter waren signifikant stärker belastet als homotrope. Personen, die in ihrem Strafregisterauszug Roheitsdelikte aufwiesen, waren im Mittel stärker verkehrsdeliktbelastet als homotrope und polytrope Eigentums- und Vermögensverbrecher. Ihre Verkehrsdeliktbelastung ist aber nicht größer als die der polytropen Täter ohne aggressive und gewalttätige Delikte. Die Gegenprobe mittels besonders bewährter Fahrzeugführer bestätigte diese Ergebnisse. HEEGNER kommt zu der Auffassung, daß

die Besonderheiten und Ausfälle, die sich im mitmenschlichen Bezug als geringe Bindungs- und Anpassungsfähigkeit äußern, als Wurzeln des jeweiligen Fehlverhaltens anzusprechen sind: Intelligenzdefekte, Mangel an intellektueller Spontaneität, emotional-affektive Störungen äußern sich in a- und antisozialer Einstellung, in Gleichgültigkeit, Aggressivität, Brutalität und krassem Egoismus. Auch nach K. MAYER (1959, 1960, 1963) lassen Rohheitsdelikte eine gewisse Prognose auf das Fahrverhalten zu, während Eigentumsdelikte von geringerer Bedeutung sind.

Das Institut für Sicherheit in Bergbau, Industrie und Verkehr beim TÜV Essen fand bei 582 nicht kriminell in Erscheinung getretenen Personen 19 % mit Verkehrsdelikten belastet (1958). 103 Kriminelle mit mehr als zwei allgemein-kriminellen Vorstrafen waren dagegen in 83 % aufgefallen. Auch hier konnte die Gegenprobe die Ergebnisse sichern. Leider geht diese Arbeit nicht auf die Art der Kriminalität ein, obgleich angedeutet wird, daß "Personen mit Gewalt- und Roheitsdelikten tatsächlich häufiger im Verkehr auffällig werden". Verkehrsdelikte seien gleichsam eine Fortführung der Kriminalität mit anderen Mitteln.

HARTMANN (1959) glaubt dagegen nicht an eine "Tiefenwirkung" der Verkehrskriminalität. Verkehrsdelikte seien zum überwiegenden Teil nicht anlagebedingte Verfehlungen, auch wenn eine Beziehung Aggressionskriminalität und Verkehrsverhalten vermutet werden muß.

Eine interessante Feststellung traf MIDDENDORF (1961). Von 600 Alkoholtätern, die vom Amtsgericht Freiburg abgeurteilt waren, hatten 51,2 % mindestens eine allgemein-kriminelle Vorstrafe. Er schließt daraus, daß das

Alkoholdelikt der allgemeinen Kriminalität näher steht als den anderen Formen der Verkehrskriminalität.

Es läßt sich demnach feststellen, daß nach der Mehrzahl der Autoren Personen mit vermehrter Unfall- und Deliktbereitschaft im Straßenverkehr andere Persönlichkeitsmerkmale und Leistungsvoraussetzungen aufweisen als nicht auffällige. Zu fragen ist aber, ob sich bestimmte Persönlichkeitsmerkmale undpsychologische Kriterien feststellen lassen, die eine begründete Voraussage über das zu erwartende Verkehrsverhalten zulassen.

Eine Methode, zu einer Verhaltensprognose zu gelangen, ist die psychologische Eignungsuntersuchung, die darüber Auskunft geben soll, wie der Betreffende unter bestimmten Bedingungen handeln wird oder zumindest handeln kann. Die in der Bundesrepublik durchgeführten Untersuchungen zur Fahreignung blieben bislang wissenschaftlich weitgehend ungenutzt. Deshalb wurde durch die Auswertung der Untersuchungsbefunde von 125 Mehrfachtätern versucht, zu weiteren Erkenntnissen über die Bedingungen zur Rückfälligkeit bei Verkehrsdelikten zu gelangen. Der große Nachteil der relativ kleinen Zahl wird durch die Möglichkeit einer einzelheitlich genauen Auswertung ausgeglichen.

II. Methode

Aus den in den Jahren 1957-1967 erstellten verkehrsmedizinisch-psychologischen Gutachten wurden diejenigen herausgesucht, die wegen gehäufter Verkehrsdelikte einschließlich der Trunkenheitsdelikte erstattet werden mußten. Von 125 so ermittelten Mehrfachtätern wurden die Akten der Verkehrsbehörden hinzugezo-

gen. Somit waren alle nachprüfbaren Unterlagen vorhanden, die Auskunft über die persönlichen Lebensbedingungen, die Leistungsvoraussetzungen und Persönlichkeitsmerkmale sowie das Verkehrsverhalten von Mehrfachtätern über einen längeren Zeitraum geben konnten.

Die für die Auswertung notwendigen Daten wurden in einem Erhebungsbogen erfaßt. Dieser bestand entsprechend der Fragestellung aus 4 Teilen:

1. Angaben zum sozialen Stand
2. Verkehrsverhalten und Verkehrsdelikte
3. Leistungsverhalten
4. Angaben zur Persönlichkeitsstruktur

1., 3. und 4. waren aus dem Gutachten, 2. den Führerscheinakten zu entnehmen.

Zur Prüfung der für Fahrtüchtigkeit und Fahreignung relevanten Leistungsfunktionen und Persönlichkeitskomponenten werden bei der Erstellung des Gutachtens eine Reihe von Leistungs- und projektiven Testverfahren angewendet. Entsprechend den erarbeiteten Beurteilungskriterien (K. MAYER, 1959, 1960, 1963) wurden besonders erfaßt:

1. Leistungsvoraussetzungen: Intellektuelle Befähigung und Denkart, Aufmerksamkeitseinstellung und Konzentrationsvermögen, Belastbarkeit, Umstellungs- und Reaktionsvermögen.

2. Persönlichkeitskomponenten: Antrieb und Vitalität, Affekt und Steuerung, sowie Differenzierungsgrad und Kritikfähigkeit.

Es wurde ein Erhebungsbogen zur Erfassung folgender Einzeldaten erarbeitet:

I. Angaben zum sozialen Stand

1. Name 2. Alter bei Erstuntersuchung
3. Beruf: a) Hilfsarbeiter
b) Facharbeiter-Handwerker
c) Landwirte
d) Angestellte
e) Beamte
f) freie Berufe

4. Berufswechsel

II. Verkehrsverhalten und Verkehrsdelikte

5. Alter bei Erteilung der Fahrerlaubnis
6. Alter bei Erstentzug
7. Gesamtdeliktzahl
8. Gesamtentzugzahl
9. Gesamtzahl der medizinisch-psychologischen Untersuchungen

III. Leistungsverhalten

10. Intellektuelle Befähigung
a) gut durchschnittlich, überdurchschnittlich
b) leicht überdurchschnittlich, durchschnittlich
c) knapp durchschnittlich, unterdurchschnittlich

11. Denkart
    a) einzelheitlich genau, kritisch und realitätsbezogen, guter Gesamtüberblick
    b) ganzheitlich erfassend, dabei einzelheitlich durchaus genau, kritisch und sachbezogen, praktisch anschaulich
    c) ganzheitlich-kursorisch, durchaus kritisch
    d) ganzheitlich-kursorisch, wenig kritisch, wenig sachbezogen, oberflächlich
    e) ganzheitlich-kursorisch, unkritisch, erlebnisbezogen

12. Aufmerksamkeitseinstellung
    a) wendig-elastisch, elastisch, gut, locker-elastisch
    b) ausreichend locker, ausreichend wendig, durchschnittlich gut, genügend elastisch
    c) gespannt, unruhig gespannt, wenig elastisch
    d) störbar, wechselnd, vermehrt störbar, schwankend
    e) eingeengt, wenig flüssig.

13. Konzentration
    A. <u>als solche</u>
        a) gut durchschnittlich, überdurchschnittlich
        b) durchschnittlich
        c) unterdurchschnittlich

    B. <u>Zuwendung und Beständigkeit</u>
        a) beständig, gleichbleibend, aufgabenunabhängig
        b) wechselnd, schwankend, aufgabenabhängig
        c) nachlassend

14. Reaktionsvermögen
    a) rasch, sicher, konstant
    b) rasch, aber nicht immer sicher, nicht konstant, überhastet
    c) durchschnittlich rasch und sicher, relativ konstant, unauffällig, noch durchschnittlich ausreichend
    d) durchschnittlich rasch aber fehlerhaft, störbar
    e) verlangsamt aber fehlerfrei
    f) langsam und fehlerhaft

15. Umstellungsvermögen
    a) sehr gut, gut umstellungsfähig
    b) umstellungsfähig
    c) umstellungserschwert, nicht umstellungsfähig

16. Belastbarkeit
    a) gut belastbar
    b) belastbar, genügend, hinreichend
    c) wenig belastbar, Neigung zu Fehlreaktionen, störanfällig
    d) deutlich ermüdend

IV. Persönlichkeitskomponenten

17. Antrieb und Vitalität
    a) vital-aktiv, antriebsreich, zielgerichtet
    b) vital-aktiv-unbekümmert, wenig zielgerichtet
    c) ruhig und ausgeglichen, unauffällig
    d) nervös-gespannt, wenig vital, unruhig aber zielgerichteter Antrieb

e) nervös gespannt, wenig vital, unruhig, Antrieb wenig zielgerichtet
f) vital-schwach, antriebsarm, matt, schwunglos-matt

18. Affekt und Steuerung
a) affektiv ansprechbar, gut gesteuert
= gut angepaßt
b) affektiv störbar, gut gesteuert
= angepaßt
c) vermehrt affektiv störbar, nicht ausreichend gesteuert
= um Anpassung bemüht, gelingt aber nicht immer
d) vermehrt affektiv störbar, ungesteuert
= nicht angepaßt

19. Kritikfähigkeit
a) sicher und gewandt, selbstkritisch
b) selbstsicher, selbstgefällig, wenig selbstkritisch
c) unsicher, linkisch aber selbstkritisch
d) unsicher, linkisch, wenig selbstkritisch
e) unoffen, fassadenhaft
f) unruhig-gespannt
g) unauffällig

20. Differenzierungsgrad
a) gut differenziert
b) wenig differenziert, wenig geprägt
c) einfach differenziert, wenig differenziert aber empfindsam beeindruckbar
d) einfach differenziert, ungeprägt
e) primitiv undifferenziert

III. Ergebnisse

A. Gruppe der Mehrfachtäter

I. Persönlichkeitsstatistik

1. Alters- und Berufsverteilung bei Erstuntersuchung:

Die Altersverteilung geht aus Tab. 1 hervor.

Alter	Anzahl	%
20-23	12	9,6
24-28	33	26,4
29-35	24	19,2
36-42	22	17,6
43-49	15	12,0
50-56	13	10,4
über 56	6	4,8
	125	100,0

Tab. 1 Altersverteilung

Danach waren also zur Zeit der Erstuntersuchung 64 % der Probanden älter als 29 Jahre. Der Jüngste war 21, der Älteste 67 Jahre alt.

Die Berufsverteilung zeigen Tab. 2a, 2b und Abb. 2. Grundsätzlich wurde unterschieden zwischen Berufs- und Privatfahrern. Die Berufsfahrer teilen sich in selbständige und angestellte auf.

Berufsfahrer

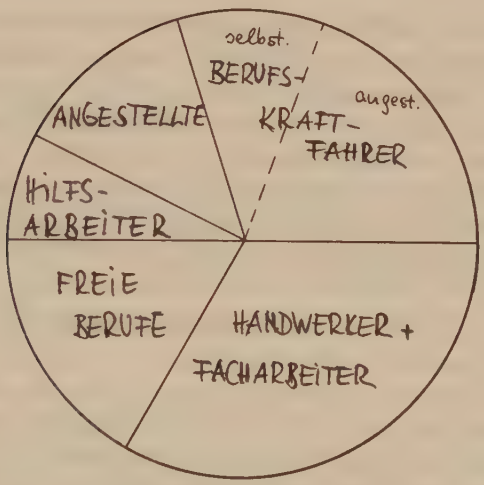
a) selbständig:	12	9,6 %
b) angestellt:	25	20,0 %
	zus.37	29,6 %

Tab. 2a Berufsverteilung

Privatfahrer:

1. Hilfsarbeiter	8	(6,4 %)
2. Facharbeiter, Handwerker	43	(34,4 %)
3. Landwirte	0	
4. Angestellte	16	(12,8 %)
5. Beamte	0	
6. Freie Berufe	21	(16,8 %)
zusammen	88	(70,4 %)

Tab. 2b Berufsverteilung



Handwerker (34,4 %) und Berufskraftfahrer (29,6 %) sind demnach die am stärksten vertretenen Berufsgruppen, gefolgt von den freiberuflich Tätigen mit 16,8 %. Auf Grund dieser Zahlen wird man diese Berufsgruppen aber nicht unbedingt der besonderen Konfliktbereitschaft verdächtigen dürfen, steigt doch die Wahrscheinlichkeit des Fehlverhaltens mit der Anzahl der Fahrkilometer. Darüber hinaus braucht ein Berufskraftfahrer bei seiner Arbeit nun einmal seinen Führerschein, und auch ein Handwerker ist in den meisten Fällen behindert, wenn er in seinem Beruf ohne Führerschein auskommen soll. Er wird also sehr bemüht sein, um in seinem Besitz zu bleiben oder wieder in seinen Besitz zu kommen.

Andererseits sollte man bei Berufsfahrern eine größere Fahrerfahrung und ein höheres Verantwortungsbewußtsein erwarten, ganz abgesehen davon, daß das Wissen um die Existenzbedrohung bei Verlust der Fahrerlaubnis zu einem entsprechenden Fahrverhalten führen sollte. Unter diesen Gesichtspunkten ist der Anteil der Berufsfahrer und auch der Handwerker bedenklich hoch, auch im umfassenderen Material des Kraftfahrtbundesamtes.

Es fällt auf, daß 12 selbständigen Berufsfahrern 25 angestellte gegenüberstehen. Dieser Unterschied besagt bei der kleinen Zahl wenig. Man wird aber eine auch das eigene Fahrzeug schonendere Fahrweise beim selbständigen Kraftfahrer und schon aus diesem Grunde eine geringere Neigung zu Verkehrsdelikten voraussetzen dürfen. Daneben fallen beim selbständigen Fahrer vor allem zu Beginn seiner selbständigen Tätigkeit Überladungsdelikte und Fahren mit verkehrsunsicherem Fahrzeug auf.

Die relativ geringe Hilfsarbeiterzahl rührt daher, daß mancher Hilfsarbeiter als Kraftfahrer arbeitet und also in dieser Gruppe erfaßt ist. Es handelt sich hierbei vielfach um Personen, die keinen Beruf erlernt und ihre Berufstätigkeit oft gewechselt haben, bis sie als Kraftfahrer einen ihren persönlichen Neigungen entsprechenden und auch finanziell angemessenen Beruf gefunden zu haben glaubten.

Berufswechsel

Tatsächlich ist der Prozentsatz derer, die den Beruf häufig gewechselt haben, auffallend groß (Tab. 3).

Zahl	23	15	7	4	2
Berufswechsel	3	4	5	6	7

Tab. 3 Berufswechsel

Diese Angaben mögen oft ungenau sein, da sie auf nicht nachprüfbaren Aussagen der Probanden beruhen. Da dieser Fehler den Anteil der beruflich Instabilen aber eher verringert, kann man bei diesem Ergebnis mit gutem Grund von einem häufigen Berufswechsel der Mehrfachtäter sprechen.

Berufliche Instabilität kann immerhin als ein Indiz für Unstetigkeit, mangelnde Zielgerichtetheit oder leichte Beeinflußbarkeit durch zufällige Gegebenheiten gewertet werden. Dies sind aber Persönlichkeitsfaktoren, die ungenügende Anpassung und vermehrte Konfliktbereitschaft und damit erhöhte Neigung zu Fehlhandlungen erwarten lassen.

2. Alter bei Erteilung der Fahrerlaubnis:

Es ergab sich folgende Verteilung (Tab. 4):

Alter	Zahl	%
unter 20	38	30,4
20-23	37	29,6
24-28	17	13,6
29-35	26	20,8
36-42	5	4,0
43-49	2	1,6
	125	100,0

Tab. 4 Alter bei Erteilung des Führerscheines

Die überwiegende Mehrheit, 73,6 %, war vor dem 29. Lebensjahr im Besitz einer Fahrerlaubnis. Der jüngste Führerscheinanwärter war 18, der älteste 49 Jahre alt.

3. Alter bei Erstentzug der Fahrerlaubnis:

111 Probanden wurde der Führerschein mindestens einmal entzogen. Die einzelnen Altersgruppen verteilen sich wie folgt (Tab. 5):

Alter	Zahl	%
unter 20	4	3,6
20-23	13	11,7
24-28	27	24,4
29-35	28	25,2
36-42	21	18,9
43-49	14	12,6
50-56	4	3,6
	111	100,0

Tab. 5 Alter bei Erstentzug

Im Zusammenhang mit diesen 872 Delikten wurde die Fahrerlaubnis 186 mal entzogen, 118 mal wegen 151 Alkoholdelikten, 68 mal wegen gehäufter sonstiger Delikte. Wie oft im Einzelfall die Fahrerlaubnis entzogen wurde, ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (Tab. 6).

Entzugszahl	Zahl der Probanden	% der Ges.Zahl
1	47	37,6
2	52	41,6
3	10	8,0
4	0	0,0
5	1	0,8
	110	88,0

Tab. 6 Verteilung der Gesamtentzugszahlen

50,4 % der Probanden war die Fahrerlaubnis also wiederholt entzogen worden.

Um wieder in den Besitz des Führerscheins zu gelangen oder zu bleiben, wurden die Probanden zusammen insgesamt 300 mal verkehrsmedizinisch-psychologisch untersucht (Tab. 7).

Zahl der MPUs	1	2	3	4	5	6	7	8
Zahl der Probanden	30	47	28	9	9	1	0	1

Tab. 7 Häufigkeitsverteilung der med.-psych. Untersuchung (MPU)

Dabei ergab sich generell die Tendenz zu schlechteren Untersuchungsergebnissen mit steigender Untersuchungszahl.

Somit erfolgte in rund 50 % der Erstentzug im Alter von 24 - 35 Jahren. Das bedeutet nicht unbedingt, daß entgegen der verbreiteten Ansicht jugendliche Fahrer doch nicht häufiger straffällig werden als ältere Fahrer oder aber, daß die Delikte der jungen Fahrer von 18 - 24 nicht so schwer sind, daß sie mit Entzug der Fahrerlaubnis geahndet werden. Unsere Untersuchungen erfolgen vielfach im Widerspruchsverfahren gegen die angeordnete Entziehung. Jüngere Fahrer finden sich aber aus vielerlei Gründen (Finanzen, berufliche Ausweichmöglichkeiten) dazu nur selten bereit.

4. Delikthäufigkeit

Die 125 Mehrfachtäter wurden wegen insgesamt 872 Verkehrsdelikten bestraft. Dies entspricht einer durchschnittlichen Delikthäufigkeit von 7 bei einer Höchstzahl von 28 und einer Mindestzahl von 2; letztere in der Regel bei rückfälligen Alkoholtätern. Die genaue Verteilung ist Tab. 6 zu entnehmen.

Deliktzahl	Zahl der Prob.	%
2 - 5	66	52,8
6 - 10	40	32,0
11 - 15	8	6,4
16 - 20	4	3,2
20	7	5,6
	125	100,0

Tab. 6 Verteilung der Gesamtdeliktzahlen

II. Psychologische Untersuchung
Leistungsvoraussetzungen

1. Intellektuelle Befähigung

Die Häufigkeitsverteilung der Beurteilungskriterien (Tab. 8) zeigt, daß 77 Probanden, das sind 61,6 %, eine durchschnittliche bis leicht überdurchschnittliche intellektuelle Befähigung aufwiesen. Bei den restlichen 48 lag sie an der unteren Grenze der Norm. Wesentliche Störungen der Gesamtintelligenz konnten also bei den 125 Mehrfachtätern nicht festgestellt werden.

Beurteilungskriterium	Zahl	%
leicht überdurchschnittlich, überdurchschnittlich	9	7,2
gut durchschnittlich, durchschnittlich	68	54,4
knapp durchschnittlich, unterdurchschnittlich	48	38,4
	125	100,0

Tab. 8 Häufigkeitsverteilung der Beurteilungskriterien der intellektuellen Befähigung

2. Denkart

Beurteilungskriterium	Zahl	%
einzelheitlich genau, kritisch u. realitätsbezogen	3	2,4
ganzheitlich erfassend, kritisch u. sachbezogen, praktisch anschaulich	20	16,0
ganzheitlich-kursorisch, durchaus kritisch	38	30,4
ganzheitlich kursorisch, wenig kritisch, wenig sachbezogen, oberflächlich	52	41,6
ganzheitlich kursorisch, unkritisch, erlebnisbezogen	12	9,6
	125	100,0

Tab. 9 Verteilung der Beurteilungskriterien der Denkart

Bei dieser Prüfung zeigten immerhin 61 Probanden, das sind 48,8 %, die Merkmale, die für die Fahreignung als günstig bezeichnet werden müssen, nämlich gute Kritikfähigkeit, Wirklichkeitsbezug. Die andere Hälfte entsprach diesen Bedingungen nicht und wies in erhöhtem Maße eine oberflächliche, wenig realitätsbezogene, wenig kritische Denkart auf.

3. Aufmerksamkeitseinstellung

Beurteilungskriterium	Zahl	%
wendig-elastisch gut, locker elastisch	23	18,4
ausreichend locker, durchschnittlich gut, genügend	40	32,0
wenig elastisch, unruhig gespannt, gespannt	35	28,0
störbar, wechselnd, vermehrt störbar	14	11,2
eingeengt, wenig flüssig	13	10,4
	125	100,0

Tab. 10 Aufmerksamkeitseinstellung

Bei diesem Leistungstest zeigten nur ungefähr die Hälfte der Untersuchten (50,4 %) eine ausreichend lockere und genügend weite Aufmerksamkeitseinstellung.

4. Konzentrationsvermögen

Beurteilungskriterium	Zahl	%
gut, beständig, leicht schwankend, aufgabenunabhängig	13	10,4
durchschnittlich, beständig, aufgabenunabhängig	52	41,6
durchschnittlich, schwankend oder leicht nachlassend	47	37,6
unterdurchschnittlich, aufgabenabhängig oder nachlassend	13	10,4
	125	100,0

Tab. 11 Konzentrationsvermögen

Hier ließ sich also bei 65 Probanden (52,0 %) ein ausreichend gutes und beständiges, aufgabenunabhängiges Konzentrationsvermögen nachweisen.

5. Reaktionsvermögen

Beurteilungskriterium	Zahl	%
rasch, sicher, konstant	4	3,2
unauffällig, konstant, ausreichend	64	51,2
rasch, nicht immer sicher, überhastet	24	19,2
durchschnittlich rasch, aber fehlerhaft	22	17,6
verlangsamt aber fehlerfrei	1	0,8
langsam und fehlerhaft	10	8,0
	125	100,0

Tab. 12 Reaktionsvermögen

68 Probanden (54 %) besaßen ein ausreichend sicheres und rasches, genügend konstantes Reaktionsvermögen. Nicht ausreichende Reaktionsleistungen wiesen 46 % der Untersuchten auf.

6. Umstellungsvermögen

Beurteilungskriterium	Zahl	%
sehr gut umstellungsfähig	11	8,8
durchschnittlich umstellungsfähig	93	74,4
umstellungserschwert, nicht umstellungserschwert	21	16,8
	125	100,0

Tab. 13 Umstellungsvermögen

104 Probanden (83,2 %) waren durchschnittlich bis überdurchschnittlich gut umstellungsfähig.

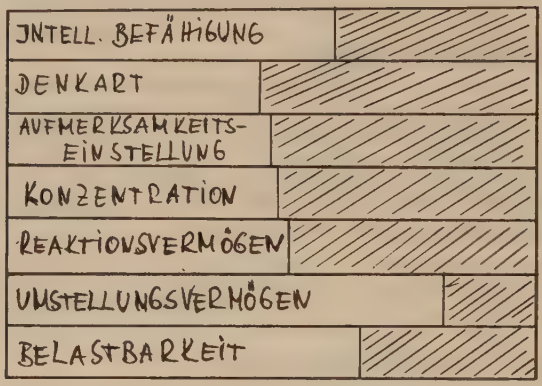
7. Belastbarkeit

Beurteilungskriterium	Zahl	%
gut belastbar	8	6,4
genügend belastbar	76	60,8
wenig belastbar, Neigung zu Fehlreaktionen	40	30,2
deutlich ermüdend	1	0,8
	125	100,0

Tab. 14 Belastbarkeit

Somit war die Mehrzahl, nämlich 84 der Probanden (67,2 %) gut bis ausreichend belastbar.

Einen anschaulichen Überblick über das Leistungsverhalten gibt die Abb. 3



weiß: gut bis ausreichend
schraffiert: bedenklich bis schlecht

Abb. 3 Graphische Veranschaulichung des Leistungsverhaltens der Gesamtgruppe

Bei etwa der Hälfte der untersuchten Mehrfachtäter sind demnach die für die Fahreignung relevanten Funktionen wie Aufmerksamkeitseinstellung, Konzentrations- und Reaktionsvermögen ungenügend. Diese Funktionen sind aber nicht nur von der Begabung, den erlernten Fähigkeiten und den erworbenen Kenntnissen abhängig. Sie sind vor allem Ausdruck des Leistungsverhaltens und somit abhängig von der Leistungseinstellung und der Willenshaltung. Das ungenügende Leistungsverhalten wiederum ist Folge bestimmter, für das Fahrverhalten ungünstiger Persönlichkeitsvoraussetzungen. Diese sollen im folgenden Kapitel untersucht werden.

Persönlichkeitsvoraussetzungen

1. Antrieb und Vitalität

Beurteilungskriterium	Zahl	%
vital-aktiv, antriebsreich, zielgerichtet	9	7,2
vital-aktiv, unbekümmert, wenig zielgerichtet	44	35,2
ruhig-ausgeglichen, unauffällig	27	21,6
nervös-gespannt, wenig vital, zielgerichtet	23	18,4
nervös-gespannt, wenig vital, wenig zielgerichtet	18	14,4
vital-schwach, antriebsarm, schwunglos-matt	4	3,2
	125	100,0

Tab. 15 Antrieb und Vitalität

Nur 36 Probanden (28,8 %) waren vital und aktiv, dabei gut gesteuert, 23 Probanden (18,4 %) waren unruhig-gespannt, aber noch genügend gesteuert und zielgerichtet. Ihnen stehen 52,8 % der Mehrfachtäter gegenüber, die vorwiegend aktiv-unbekümmert und wenig zielgerichtet waren, in geringerem Maße die vital-schwach, gesteuerten Persönlichkeiten. Dementsprechend können also nur 28,8 % der Probanden als voll geeignet hinsichtlich der Vitalität und des Antriebs bezeichnet werden. 18,4 % müssen als zumindest problematisch in Bezug auf ihr Fahrverhalten bewertet werden, während 52,8 % dafür ungünstige Persönlichkeitsfaktoren aufweisen. Un-

ter den Aktiv-Unbekümmerten fanden sich vorwiegend gut belastbare Personen. Das häufige Zusammentreffen von guter Belastbarkeit und aktiv-unbekümmertem Verhalten muß demnach als ungünstig für das Fahrverhalten bezeichnet werden.

2. Affekt und Steuerung

Beurteilungskriterium	Zahl	%
affektiv ansprechbar, gut gesteuert, gut angepaßt	10	8,0
affektiv störbar, gut gesteuert, angepaßt	54	43,2
vermehrt affektiv störbar, nicht genügend gesteuert, um Anpassung bemüht	53	42,4
vermehrt affektiv störbar, ungesteuert, nicht angepaßt	8	6,4
	125	100,0

Tab. 16 Affekt und Steuerung

Als wirklich gesteuert und im Verhalten angepaßt können nur 8 % der Mehrfachtäter bezeichnet werden. 43,2 % verhielten sich während der Untersuchung zwar ausreichend angepaßt, waren jedoch deutlich affektiv störbar. Bei dieser Gruppe müssen affektive Entladungen und ungesteuerte Reaktionen vor allem in Belastungssituationen befürchtet werden. 61 der Probanden (48,8 %) waren bei vermehrter affektiver Störbarkeit nicht genügend angepaßt. Diese Gruppe setzt sich aus Anpassungsunfähigen und Anpassungsunwilligen zusammen.

3. Kritikfähigkeit

Beurteilungskriterium	Zahl	%
sicher, gewandt, selbstkritisch	19	15,2
selbstsicher, selbstgefällig, wenig selbstkritisch	12	9,6
unsicher aber selbstkritisch	14	11,2
unsicher, wenig selbstkritisch	14	11,2
unoffen-fassadenhaft	21	16,8
unruhig-gespannt	23	18,4
unauffällig	22	17,6
	125	100,0

Tab. 17 Kritikfähigkeit

Nur 26,4 % aller Untersuchten konnten als selbstkritisch bewertet werden, 20,8 % mußten als wenig oder nicht selbstkritisch eingeordnet werden. Der Rest muß zum größten Teil als problematisch bezeichnet werden.

4. Differenzierungsgrad

Beurteilungskriterium	Zahl	%
gut differenziert	26	20,8
wenig differenziert, wenig geprägt	33	26,4
einfach differenziert, empfindsam beeindruckbar	35	28,0
einfach undifferenziert, ungeprägt	24	19,2
primitiv undifferenziert	7	5,6
	125	100,0

Tab. 18 Differenzierungsgrad

Einen anschaulichen Überblick über die Persönlichkeitsvoraussetzungen liefert die folgende Abbildung.

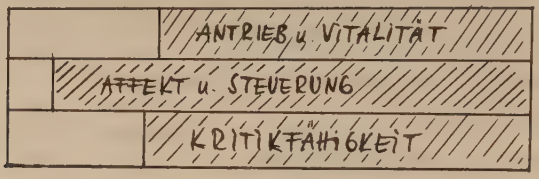


Abb. 4 Graphische Veranschaulichung der Verteilung der Persönlichkeitsfaktoren
weiß: günstig für das Fahrverhalten
schraffiert: ungünstig für das Fahrverhalten

Die Untersuchung zeigt also unter den Mehrfachtätern ein Überwiegen der Unausgeglichenen, vorwiegend der aktiv-unbekümmerten, auch vitalschwach-ungesteuerten Persönlichkeiten mit vermehrter affektiver Störbarkeit und geringer Selbstkritik. Das sind aber im wesentlichen die gleichen Persönlichkeitsfaktoren, die K. MAYER gehäuft bei Unfallwiederholern, vor allem bei den aktiven Unfallverursachern, herausgestellt hat. Wie die nachfolgende Abbildung (Abb. 4) zeigt, scheinen die intellektuelle Befähigung und die psychophysische Leistungsfähigkeit keine wesentliche Bedeutung für die Rückfälligkeit bei Verkehrsdelikten zu haben. Sehr viel wichtiger sind dagegen die Persönlichkeitsvoraussetzungen mit all ihren Wirkungen auch auf das Leistungsverhalten.

Der Anteil der für das Fahrverhalten ungünstigen Faktoren verschiebt sich von etwa 1/3 bei der intellektuellen Befähigung, der Hälfte bei den psychophysischen Funktionen auf etwa 2/3 bei den Persönlichkeitsmerkmalen.

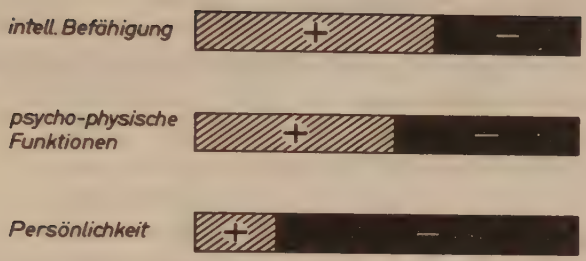


Abb. 5 Verteilung der für die Fahreignung günstigen (+) und ungünstigen (–) Merkmale.

B. Untersuchung nach Deliktgruppen

Läßt sich die aus der allgemeinen Kriminologie bekannte und von W. SCHNEIDER (1966) auch an Mehrfachtätern im Straßenverkehr festgestellte Neigung zur spezifischen Deliktwiederholung auch an unseren Mehrfachtätern nachweisen?

Zeigen die Angehörigen der verschiedenen Deliktgruppen voneinander abweichende Leistungs- und Persönlichkeitsvoraussetzungen?

Um dieser Frage nachzufehen, muß die große Zahl möglicher Delikte sinnvoll zu Gruppen zusammengefaßt werden. Das Einteilungsprinzip von HEEGNER (1961) geht von der Risikoerhöhung durch das Delikt aus und faßt die einzelnen Delikte ihrer Unfallträchtigkeit nach zusammen. Diese Einteilung wurde in abgeänderter Form auch auf unsere Fragestellung angewandt.

Gruppeneinteilung der Verkehrsdelikte

I. Unmittelbar risikoerhöhende Delikte
   a) Persönlich verschuldete Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit (außer Alkoholdelikten) und sehr grobe Gefährdungen
   b) Verkehrsunsicheres Fahrzeug
   c) Alkoholdelikt im Rückfall

II. Mittelbar risikoerhöhende Delikte
   Nach HEEGNER (1961) meist motiviert durch habituelle oder aktuelle Gedankenlosigkeit bei mangelnder Weitsicht, die sich durch ihre weite Verbreitung zu subjektiver Rechtfertigung verhilft.

III. Bagatelldelikte
   Auch diese Delikte sind bei häufigem Rückfall geeignet, Zweifel an der prinzipiellen Anpassungsbereitschaft aufkommen zu lassen.

IV. Verstöße gegen die Zulassungsregeln
   Diese Deliktgruppe kann nach den persönlichen Bedingungen risikoerhöhend oder mehr ordnungswidrig sein. Es ist zu bedenken, daß zu der Absicht, Kfz-Steuern und Versicherungsprämien einzusparen, ein zumindest vorübergehend ungeeigneter Fahrer oder ein unvorschriftsmäßiges Fahrzeug hinzukommen können.

V. Komplizierende Delikte
   Delikte in unmittelbarem Zusammenhang mit dem eigentlichen Delikt.

Gruppeneinteilung der Delikte
(In Klammern die amtliche Abkürzung des Kraftfahrtbundesamtes)

I. Unmittelbar risikoerhöhende Delikte

a) Übermüdung (U9), zu lange tägliche Fahrzeit (L2), Ampel überfahren (F7), Durchfahren unter sich schließender Schranke (S2), Nichtbeachten der Blinklichter an Bahnübergängen (B4), Nichtbeachten der Zeichen von Polizeibeamten (P6), Überholdelikte (VI-V6), zu schnelles Fahren unter Berücksichtigung der Umstände (G4),

b) mangelhafte oder fehlende Beleuchtung (B1/B2), mangelhafte Bereifung (B3), mangelhafte Bremsen (B7), Überladen (U7/8),

c) Alkoholdelikte im Rückfall als vorherrschendes Delikt.

II. Mittelbar risikoerhöhende Delikte

Nichtabblenden (A1), Nichtbeachten von amtlichen Verkehrszeichen (A4), Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit (H3 u. H4), unzureichende Sicherung haltender oder liegengebliebender Fahrzeuge (L3), verkehrswidriges Parken (P1), Parken bei Dunkelheit ohne Beleuchtung (P2), Gebot des Rechtsfahrens (R5)nicht beachtet.

III. Bagatelldelikte

Hupen (A2), Nichtmitführen eines Fahrtenschreibers (F5), falsches Betätigen der Lichthupe (O), Überschreiten der Parkzeit (P3), falsches Öffnen der Wagentür (W2), Verletzen des Sonntagsfahrverbotes (V1), Verhindern des unbefugten Benutzens

eines Kfz (U11),

IV. Verstöße gegen die Zulassungsregeln
Fahren bzw. Dulden des Fahrens ohne Führerschein (F1/F2), Zulassungsdelikte (Z1/Z2), Versicherungsdelikte.

V. Komplizierende Delikte
Unfallflucht, Fahrerflucht, Widerstand gegen die Staatsgewalt im Zusammenhang mit Verkehrsdelikten.

Bei dieser Untersuchung werden nur die Mehrfachtäter erfaßt, die mindestens 4 Delikte begangen haben, wobei wenigstens die Hälfte auf ein und dieselbe Gruppe fallen muß. Die rückfälligen Alkoholtäter bilden eine eigene Gruppe (I. c.)

Von unseren 125 Mehrfachtätern lassen sich so 99 (79,2 %) einer dieser Gruppen zuordnen. Der Rest (26) setzt sich aus denjenigen zusammen, die die Mindestdeliktzahl von 4 Delikten nicht erreichen und deren Delikte über die Gruppen verstreut sind.

Die genaue Verteilung zeigt Tab. 19.

Deliktgruppe	Anzahl	%
I a + b	24	19,2
I c	47	37,6
II	18	14,4
III	0	0,0
IV	2	1,6
V	8	6,4
	99	79,2

Tab. 19 Verteilung der Mehrfachtäter auf die einzelnen Deliktgruppen.

Die Gruppen III, IV und V scheiden wegen der zu geringen Zahl aus der weiteren Untersuchung aus.

1. Alter bei Erstentzug innerhalb der Deliktgruppen

Deliktgruppe	I a+b	Ic	II	Rest
durchschnittl. Alter	30,0	34,4	34,2	31,1

Tab. 20 Alter bei Erstentzug

Die Alkoholtäter und die Gruppe der mittelbar risikoerhöhenden Deliktgruppe zeigen eine leichte Tendenz zu höherem Lebensalter.

2. Verteilung der Berufe innerhalb der Deliktgruppen

Gruppe	I a+b		I c		II		Rest	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
Hilfsarbeiter	3	12,5	4	8,0	0	0	0	0
Facharbeiter	7	29,3	22	46,7	2	11,0	10	38,4
Angestellte	1	4,2	6	12,7	3	16,7	4	15,4
Freie Berufe	3	12,5	7	14,0	6	33,3	3	11,5
Berufsfahrer	10	41,5	8	17,0	7	39,0	9	33,7
	24		47		18		26	

Tab. 21 Verteilung der Berufe

Somit überwiegen bei den Berufsfahrern die Delikte der Gruppen Ia + b und II, bei den Facharbeitern die der Gruppe Ic, bei den freien Berufen die der Gruppe II. Neben Persönlichkeitsfaktoren spielen hierbei sicherlich auch Art und Umfang der Teilnahme am Straßenverkehr eine wesentliche Rolle. Bei den Alkoholdelikten liegen die Berufsfahrer mit 17 % zwar nur an zweiter

Stelle; diese Zahl ist jedoch hoch, wenn man bedenkt, daß gerade bei dieser Berufsgruppe völlige Alkoholabstinenz bei der Arbeit notwendig ist.

1. Intellektuelle Befähigung

Bei der Gruppe Ia + b können wesentliche Störungen der Gesamtintelligenz nicht nachgewiesen werden, obgleich der Anteil der unterdurchschnittlich intellektuell Befähigten zunimmt.

Die Deliktgruppe Ic und der Rest entsprechen dem Gesamtkollektiv.

Die Mehrfachtäter der Gruppe II zeigen mit nur 23 % unterdurchschnittlich intellektuell Befähigten eine deutliche Tendenz zu günstigeren Ergebnissen.

2. Denkart

Mit 83 % liegt der Anteil der Probanden mit einer wirklichkeitsbezogenen, kritischen Denkart innerhalb der Deliktgruppe II wesentlich über dem der anderen Gruppen. Diese unterscheiden sich nicht wesentlich von dem Gesamtergebnis.

3. Aufmerksamkeitseinstellung

Hierbei zeigen nur 33,6 % der Probanden der Gruppe Ia + b und nur 27,8 % der Gruppe Ic eine genügend lockere und weite Aufmerksamkeitseinstellung.

4. Konzentrationsvermögen

Nur die Gruppe der nicht einzuordnenden Probanden zeigt mit 70 % einen etwas größeren Anteil an ausreichend gutem und ausdauerndem Konzentrationsvermögen.

5. Reaktionsvermögen

Mit einem Anteil von 25,2 % ausreichend guten Ergebnissen erreichten die Probanden der Gruppe Ia + b nicht die Leistungen der Gesamtgruppe. Die Gruppe II neigt mit 67 % zu besseren Ergebnissen.

6. Umstellungsvermögen

Hier lassen sich keine Gruppenunterschiede feststellen.

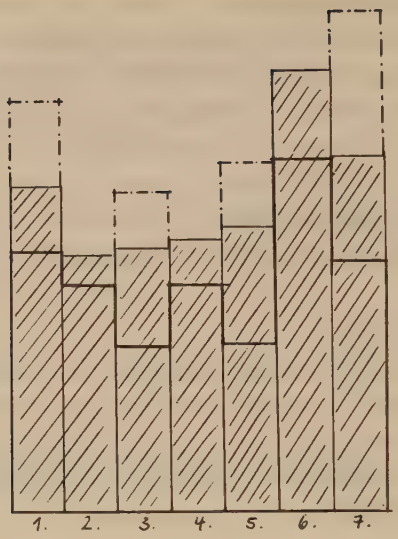
7. Belastbarkeit

Mit 94,5 % gut bis ausreichend Belastbaren zeigt die Deliktgruppe II wesentlich bessere Voraussetzungen als die Deliktgruppe Ia + b. Diese liegt mit einem Anteil von 46 % ausreichend Belastbaren unter den Leistungen des Gesamtkollektivs.

Zusammenfassung:

Innerhalb der Deliktklasse Ia + b sind fast sämtliche hier erfaßten Leistungsfunktionen gegenüber dem Gesamtkollektiv herabgesetzt. Der Personenkreis der Gruppe II zeigt im Vergleich zum Gesamtkollektiv etwas gesteigerte Leistungsvoraussetzungen.

Die graphische Darstellung verdeutlicht dieses Ergebnis (Abb. 6).



schraffiert: Stand des Gesamtkollektivs
dick umrandet: Deliktklasse Ia + b
gestrichelt u. punktiert: Deliktklasse II

Abb. 6 Anteile der Probanden in einzelnen Deliktgruppen und im Gesamtkollektiv mit guten bis ausreichenden Leistungen

4. Persönlichkeitsvoraussetzungen bei den einzelnen Deliktgruppen

1. Antrieb und Vitalität

Hier fällt eine Abnahme der günstigen Voraussetzungen bei den Alkoholtätern auf 16,8 % (Gesamtkollektiv 28,8 %) auf. Die Aktiv-Unbekümmerten erhöhen ihren Anteil auf 50,5 % (35,2 %) in der Deliktgruppe II.

2. Affekt und Steuerung

Kein Proband der Deliktklasse II war wirklich als affektiv gesteuert und im Verhalten angepaßt zu bezeichnen. Im Zusammenhang mit dem erhöhten Anteil der Vitalaktiv-Unbekümmerten ist diese Tatsache besonders bedenklich. Bei den Alkoholbelasteten nimmt der Prozentsatz der affektiv Gesteuerten um 50 % ab.

3. Kritikfähigkeit

Hervorzuheben ist hier nur der gegenüber dem Gesamtkollektiv verdoppelte Anteil der Selbstkritischen bei der Deliktgruppe II. Daneben fällt eine Abnahme dieses Anteils um 36 % bei den rückfälligen Alkoholtätern auf.

Zusammenfassung:

Eine ungünstige Persönlichkeitsvoraussetzung läßt sich besonders bei den Alkoholbelasteten nachweisen (Abb.7).

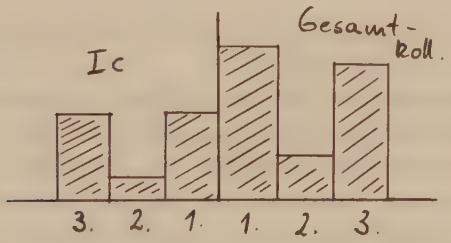


Abb. 7 Vergleich der für die Fahreignung günstigen Persönlichkeitsvoraussetzungen beim Gesamtkollektiv und den Alkoholtätern.

C. Weitere Untersuchungen zum "Alkoholtäter"

Von den 125 Mehrfachtätern hatten insgesamt 77 (61,6 %) mindestens ein, davon 47 (61 %) zwei und mehr Alkoholdelikte zu verzeichnen.

Diese Zahlen sagen noch nichts über die Rückfallneigung bei Alkoholtätern aus. Sie besagen nur, daß Alkoholtäter häufig zur Begutachtung kommen.

In 57 % führte das durch Alkohol herabgesetzte Fahrvermögen zu einem Unfall. Bei dem Rest blieb es bei einem folgenlosen Delikt. Genauen Aufschluß gibt Tab. 22.

bloßes Delikt	59	43 %
Sachschaden	51	36,7 %
Personenschaden	3	2,2 %
Personen- und Sachschaden	25	18,4 %
	136	100,0 %

Tab. 22 Folgen der Alkoholdelikte

Bei 28 Probanden mit Alkoholdelikt im Rückfall stieg die Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,9 ‰ beim ersten, auf 2,1 ‰ beim zweiten Delikt (Bei den übrigen ließen sich die einzelnen BAK-Werte nicht mehr ermitteln). Zwischen dem ersten und dem zweiten Delikt lagen durchschnittlich 1 1/2 Jahre.

Eindrucksvoll ist folgender Einzelfall:
Bei dem 5-fach rückfälligen Probanden handelt es sich um einen 41jährigen, der es nach 4 Jahren Volksschule immerhin zu einem kaufmännischen Angestellten gebracht

hatte. Den ersten Alkoholunfall verursachte er schon im Jahr des Führerscheinerwerbs. Einen Monat nach Wiedererteilung fiel er wieder mit 1,3 ‰ auf und hatte sich, bis es zur Verhandlung kam, weitere 2 Alkoholdelikte zuschulden kommen lassen. Nach einer Alkoholentziehungskur erhielt er seine Fahrerlaubnis wieder, und erst 3 Jahre später wurde er wieder mit Alkohol am Steuer angetroffen.

Während des deshalb verhängten einjährigen Entzugs der Fahrerlaubnis (zusammen mit 2 Wochen Gefängnis) fiel er zweimal wegen Fahrens trotz entzogenem Führerschein auf, weshalb die Sperrfrist um weitere 6 Monate verlängert wurde. Dem Antrag auf Wiedererteilung folgte eine med.-psych. Untersuchung beim TÜV Stuttgart, wo er wegen seiner "erheblichen Selbstunsicherheit bei mangelhafter Sorgfaltsbemühung und affektiver Überregulation" nur bedingt geeignet befunden wurde. Bei der Nachuntersuchung 8 Monate später - zwischenzeitlich war er wegen eines gefährlichen Überhol- und Geschwindigkeitsdelikts mit 150 DM bestraft worden - hatte sich sein Leistungs- und Persönlichkeitsbild noch mehr verschlechtert. Wegen "oberflächlich unexakter Reaktionsformen, unzulänglicher sozialer Anpassung, Undiszipliniertheit und Kritiklosigkeit" wurde der Verwaltungsbehörde empfohlen, den Führerschein einzuziehen. Auch ein Tübinger Gutachter aus dem gleichen Jahr kam zu dem Ergebnis, daß der Proband bei der "vermehrten affektiven Aktion und den ungesteuerten Aggressionstendenzen" nicht die nötige Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs besäße.

Ein weiteres Eignungsgutachten wurde 1/2 Jahr später in Ulm erstellt. Bei einer "beginnenden kritischen Stellungnahme" erschien der Proband "wesentlich einsichts-

voller, weniger oberflächlich und unexakt". Eine "bedingte" Fahrtauglichkeit verhalf dem Probanden wieder zu seinem Führerschein. Die Nachuntersuchung 1/2 Jahr später ergab den gleichen Befund. Zu der nach Ablauf eines Jahres anberaumten Nachuntersuchung kam es nicht mehr, weil der Führerschein in der Zwischenzeit nach einem weiteren Alkoholdelikt endgültig eingezogen worden war.

Verteilung der Berufe bei den Alkoholtätern

	Zahl	Prozent
1. Handwerker	32	41,8
2. Berufsfahrer	14	18,0
3. Freie Berufe	13	16,9
4. Angestellte	10	12,9
5. Hilfsarbeiter	8	10,4
	77	100,0

Tab. 23 Berufe der "Alkoholtäter"

Die Reihenfolge entspricht der des gesamten Mehrfachtäterkollektivs. Eine verstärkte Neigung zum Alkoholdelikt deutet sich bei den Handwerkern und bei den Hilfsarbeitern an. Sind doch immerhin 32 von insgesamt 43 Handwerkern (76,2 %) und alle 8 Hilfsarbeiter (100 %) mit mindestens einem Alkoholdelikt belastet. Demgegenüber fielen jedoch nur 38 % der beteiligten Berufskraftfahrer wegen Trunkenheit am Steuer auf; die selbständigen Kraftfahrer sogar nur zu 25 %.

Damit ergibt sich aber eine neue Reihenfolge (Tab. 24)

	Insgesamt	A-belastet	%
Hilfsarbeiter	8	8	100,0
Handwerker	43	32	76,2
Angestellte	16	10	62,5
Freie Berufe	21	13	61,8
Berufsfahrer	37	14	37,8

Tab. 24 Alkoholbelastung der Berufsgruppen

Dies entspricht den Beobachtungen MIDDENDORFFs, wonach eine gewisse Abhängigkeit zwischen Sozialschicht und Alkoholdelikt zu bestehen scheint.

Katamnestische Untersuchungen von K. MAYER und M. REISCHLE (1965) bei 41 Alkoholdelinquenten zeigen, daß die Verkehrsbewährung auch bei Probanden mit mehreren Trunkenheitsdelikten nicht unbedingt schlecht sein muß, sofern eine kritische Einsicht und Erfahrungsbildung besteht. Ausreichende Kritikfähigkeit ließ sich jedoch nur bei 16,8 % der vorwiegend Alkoholbelasteten nachweisen. Eine wesentliche Erfahrungsbildung ließ sich bei der Mehrzahl nicht feststellen.

D. Allgemeine Kriminalität und Verkehrsdeliktbelastung

Eine Reihe von Autoren (MIDDENDORF, 1961; HARTMANN, 1959; HEEGNER, 1961; TILLMAN, 1949; McFARLAND, 1955) hat auf den Zusammenhang zwischen allgemein krimineller Belastung und Belastung mit Verkehrsdelikten hingewiesen.

62 (49,5 %) der 125 Mehrfachtäter waren allgemeinkriminell vorbelastet. Dies ist ein hoher Prozentsatz, wenn man bedenkt, daß die Gutachten wegen gehäufter

Verkehrsauffälligkeit erstellt worden waren.

Die Gruppe der allgemein-kriminell Belasteten wurde in Probanden mit Roheitsdelikten (I) und Probanden ohne Roheitsdelikte aufgeteilt. Es ergaben sich so zwei Gruppen mit 32 bzw. 30 Probanden.

1. Verkehrsdelinquenten mit Roheitsdelikten

Unter Roheitsdelikten werden Delikte aufgefaßt wie vorsätzliche Körperverletzung, Raufhandel, Sachbeschädigung, Hausfriedensbruch, Ruhestörung, Beleidigung, Freiheitsberaubung.

Die Mehrzahl war nur mit einem Roheitsdelikt belastet. Die genaue Verteilung zeigt Tab. 25.

Zahl der Roheitsdelikte	1	2	3	6
Zahl der Probanden	22	6	3	1

Tab. 25 Zahlenmäßige Verteilung der Roheitsdelikte

Die Mehrfachtäter mit Roheitsdelikten hatten durchschnittlich 8 Verkehrsdelikte aufzuweisen, 22 (66,7 %) von ihnen mindestens ein Alkoholdelikt. Der Anteil der Probanden mit unmittelbar risikoerhöhenden Delikten beträgt 28 % gegenüber 19 % beim Gesamtkollektiv.

Die Häufigkeitsverteilung der einzelnen Berufsgruppen im gesamten entspricht dem Gesamtkollektiv. Auch die Verteilung der einzelnen Leistungsfunktionen wies keine wesentlichen Änderungen auf.

Bei der Betrachtung der Persönlichkeitsmerkmale ergab sich (Tab. 26):

Krit.+	Antr.u.Vit.		aff.Störb.		Diff.		Kritikfähigk.	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
a	4	12,5	2	6,3	3	9,4	3	9,4
b	13	40,6	9	28,1	11	35,0	8	25,0
c	2	6,3	17	53,1	10	31,2	3	9,4
d	5	16,5	4	12,5	7	22,0	3	9,4
e	7	22,0			1	3,1	6	18,8
f	1	3,2					6	18,8
g							3	9,4
	32		32		32		32	

Tab. 26 Verteilung der Persönlichkeitsmerkmale bei der Gruppe mit Roheitsdelikten

Hier überwiegen die aktiv Unbekümmerten mit 40,6 %, die vermehrt affektiv Störbaren mit 53 % und die wenig Selbstkritischen mit 25 %.

2. Verkehrsdelinquenten ohne Roheitsdelikte

Die Straftaten,die hier zusammengefaßt werden, reichen von "mangelhafter Abschrankung einer Baugrube" bis "Meineid", von "Diebstahl" bis "schwere Kuppelei". Am häufigsten fanden sich Eigentums- und Vermögensdelikte.

Diese Gruppe war mit durchschnittlich 7 Verkehrsdelikten belastet, die allgemein-kriminellen Delikte traten wesentlich öfter im Rückfall auf als bei der anderen Gruppe.

Der Anteil der Probanden mit unmittelbar risikoerhöhenden Delikten fiel gegenüber dem Gesamtkollektiv nur ge-

+ s. Erhebungsbogen S. 12

ring von 19 % auf 13 % ab, liegt aber im Vergleich zu der Gruppe mit Roheitsdelikten deutlich (28 %) niedriger. Jedoch ist auch diese Gruppe zu 2/3 mit mindestens einem Alkoholdelikt belastet. Die Leistungsfunktionen zeigten keine unterschiedliche Verteilung.

Die Verteilung der Persönlichkeitsmerkmale ergibt sich aus der Tab. 27.

Krit.+	Antr.u.Vit.		aff.Störb.		Diff.		Kritikfähigkeit	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
a	1	3,3	3	10,0	8	29,4	4	13,2
b	18	57,4	14	46,8	9	27,7	3	10,0
c	8	29,4	9	30,0	6	19,8	3	10,0
d	1	3,3	4	13,2	6	19,8	3	10,0
e	1	3,3			1	3,3	6	20,0
f	1	3,3					5	16,8
g							6	20,0
	30		30		30		30	

Tab. 27 Verteilung der Persönlichkeitsmerkmale bei Verkehrsdelinquenten ohne Roheitsdelikte

Der Anteil der Aktiv-Unbekümmerten ist mit 57 % gegenüber dem Gesamtkollektiv (35 %) beträchtlich erhöht und liegt auch um 17 % über der Vergleichsgruppe mit Roheitsdelikten.

+ s. Erhebungsbogen S. 12

IV. Zusammenfassung

Die vorliegenden Ergebnisse katamnestischer Untersuchungen von 125 Mehrfachtätern im Straßenverkehr zeigen einige Persönlichkeits- und Umweltbedingungen, durch die eine erhöhte Deliktgefährdung anzunehmen ist.

Danach überwiegen unter den Mehrfachtätern die beruflich instabilen, aktiv-unbekümmerten, vitalschwach-ungesteuerten mit vermehrter affektiver Störbarkeit und die wenig selbstkritischen Personen. Der intellektuellen und psychophysischen Leistungsfähigkeit kommt demgegenüber für die Deliktgefährdung im Straßenverkehr eine weitaus geringere Bedeutung zu. Die verminderte Anpassungsbereitschaft und -fähigkeit sowie Kritik- und Einsichtsfähigkeit sind auch an der bei immerhin der Hälfte der Mehrfachtäter nachweisbaren allgemein kriminellen Neigung erkennbar. Vermehrte Verkehrsdelikte weisen besonders die anderweitig Vorbestraften mit Roheitsdelikten auf. Ihnen fehlt vielfach die Möglichkeit zur Erfahrungsbildung. Dies trifft vor allem für die Mehrzahl der Alkoholtäter zu, deren Rückfallneigung und allgemein kriminelle Belastung besonders groß sind. Nach ihrer Persönlichkeitsstruktur entsprachen die Alkoholtäter dem Gesamtkollektiv, zeigten aber im Gegensatz zu diesem vermehrt Leistungsmängel.

Die katamnestischen Untersuchungen zeigen die Notwendigkeit einer medizinisch-psychologischen Untersuchung, auch um eine Vorhersage über die Rückfälligkeit zu ermöglichen. Zu beachten ist aber, daß auch die Umweltbedingungen in für die jeweilige Persönlichkeit günstigem oder ungünstigem Sinn wechseln können. Für die Bewährungsprognose ist daher die Erfassung auch der Lebens- und Berufsbedingungen notwendig.

V. Literatur

COBB, P.W.: zit. nach HAMPEL

HAMPEL, B.: Fahreignung und Intelligenz. Mit.Bl. MPI beim TÜV Stuttgart 14, 19-25 (1964)

HARTMANN, R.: Der rückfällige Verkehrssünder. Zschr.f.Verk.sich. 5, 185-94 (1959)

HASE, W.: Unfall- und Delikthäufigkeit im Spiegel medizinisch-psychologischer Diagnostik. Mit.Bl. MPI b. TÜV Stuttgart 15, 8-20 (1965)

HÄKKINEN, S.: Traffic accidents and driver characteristics. Helsinki, 1958, 198

HEEGNER, F.: Untersuchungen zur Verkehrsdeliktbelastung bei mehrfach rückfälligen Straftätern. Phil.Diss. München 1961

Jahresbericht: TÜV Essen e.V., 2o4-206 (1958)

LARSON: zit. nach MIDDENDORF

LEWRENZ, H.: Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Enke-Verlag Stuttgart 1964

MARBE, K.: Praktische Psychologie der Unfälle und Betriebsschäden. München und Berlin 1926

MAYER, K.: Zur psychischen Struktur der Unfällerpersönlichkeit. Zschr.f.Verk.sich.5,17-38(1959)

MAYER, K.: Zur Psychologie des Unfällers. Kriminalbiologische Gegenwartsfragen Bd. 10, Enke-Verlag Stuttgart 1960.

MAYER, K.: Unfallneigung und Persönlichkeit. Zschr.f.Psychotherap. Stuttgart 10, 167 (1960)

MAYER, K.: Unfall und Persönlichkeit. Automobilismo e Automobilismo industriale 4, 5 (1963)

Mc FARLAND, R.A.; R.C. MOORE a. A.B.WARREN: Human variables in motor vehicle accidents. Harvard school of public Health, Boston, Mass. 1955

MIDDENDORFF, W.: 600 Alkoholtäter. Kriminalistik-Verlag, Hamburg 1961

MUNSCH, G.: Lebensreife und Verkehrsreife. Zschr.Techn.Überwachung, 8, 103_107 (1967)

MÜLLER, A.: Ergebnisse mit Leistungstests bei Fahrtauglichkeitsuntersuchungen. Mit.Bl. MPI beim TÜV Stuttgart 16, 34-37 (1966)

PEUKERT, E. u. W. NIESCHKE: Die Beurteilung der körperlichen und geistigen Eignung des Kraftfahrers. Enke-Verlag Stuttgart 1963

REISCHLE, M.: Ergebnisse medizinisch-psychologischer Untersuchungen zur Fahreignung und katamnestischer Erhebungen an 152 Fällen. Med. Diss. Tübingen 1965

SCHNEIDER, W.: Zur Begründung einer speziellen Nachschulung von Tätern von Verkehrsdelikten. Zschr.f.Verk.sich. 12, 246-253 (1966)

STREICH, H.: Konfliktbereitschaft im Straßenverkehr. Mit.Bl.MPI beim TÜV Stuttgart 15, 21-27 (1965)

STREICH, H.: Typische Strukturmerkmale einer erhöhten Unfallbereitschaft im Straßenverkehr. Mit.Bl.MPI beim TÜV Stuttgart 14, 36-44 (1964)

TILLMAN, W.A.: The accident-prone automobile driver. Amer.J.Psychiatr. 106, 421-331 (1949)

WIESENACK, G.: Grundsätze der Unfallbekämpfung im Straßenverkehr. Zschr.Techn. Überwachung Bd. 8, 1-8 (1967)

Für die Überlassung und Unterstützung bei der Ausarbeitung des Themas bin ich Herrn Professor Dr. Dr. K. Mayer zu besonderem Dank verpflichtet.

Fräulein Diplompsychologin B. Mayer danke ich für die Hilfe bei der Erarbeitung des Fragebogens.

L e b e n s l a u f

Am 23. August 1943 wurde ich,Peter Romeis, als Sohn des damaligen Justizassistenten Karl Romeis und seiner Ehefrau Elisabeth, geb. Dobler, in Germersheim geboren. Die Reifeprüfung bestand ich am 5. März 1963 am Naturwissenschaftlichen Gymnasium in Germersheim. Im Sommersemester 1963 begann ich mit dem Studium der Medizin an der Universität Tübingen. Nach bestandener ärztlicher Vorprüfung im Sommer 1965 ging ich für ein Semester an die Universität Wien. Die ärztliche Prüfung legte ich am 5.Aug. 1969 in Tübingen ab.